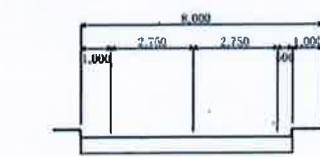
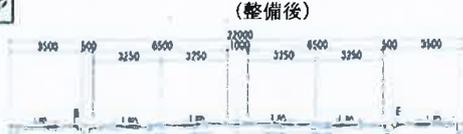


再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：長崎振興局道路建設課

担当課長名：岩永 修二

事業名	一般国道499号（栄上拡幅）		事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県長崎市平山町 至：長崎県長崎市布巻町				延長	1.30km
事業概要	一般国道499号（栄上拡幅）は4車線拡幅を行うことで交通容量不足による渋滞を解消し、地域をつなぐ道路ネットワークの強化を図る事業。					
H20年度事業化	都市計画決定 あり		H21年度用地着手	H22年度工事着手		
全体事業費	53.0億		事業進捗率	73%	供用済延長	0.85km
計画交通量	12,574台/日（R22）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	1.05	(残事業)/(事業全体) 13.57/67.24億円		(残事業)/(事業全体) 33.62/70.38億円	
	(残事業)	2.48	事業費：13.45/66.90億円 維持管理費：0.12/0.34億円		令和4年度	
			走行時間短縮便益：30.20/64.99億円 走行費用減少便益：2.84/4.21億円 交通事故減少便益：0.58/1.18億円			
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
	【全体事業】交通量変動：B/C=0.94~1.15（交通量 ±10%）			【残事業】B/C=2.23~2.73（交通量 ±10%）		
	事業費変動：B/C=1.03~1.06（事業費 ±10%）			B/C=2.33~2.65（事業費 ±10%）		
	事業期間変動：B/C=1.00~1.09（事業期間±1年）			B/C=2.38~2.57（事業期間±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞解消による地域間の道路ネットワーク強化。 ・ 交通安全性の向上（歩道整備による歩行者及び自転車の安全確保） ・ 防災機能の向上（災害時の緊急輸送道路としての機能強化） 					
関係する地方公共団体等の意見	「長崎市」および「一般国道499号道路整備促進協議会」から整備促進の要望が行われている。					
事業再評価監視委員会の意見	-					
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	-					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和3年度末までの事業進捗率は73%、用地進捗は89%であり、今年度も用地取得を継続して行い、令和7年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	用地取得に関わる諸手続き等（土地管理者の時効取得）に日数を要しているが、地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き事業の進捗を図り、令和7年度の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	-					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性を考慮した場合、事業継続が妥当と判断される。					
事業概要図	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図 (現況)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>(整備後)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>事業概要図</p>  </div> </div>					

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用と総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

令和4年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建一1 道路改築事業
一般国道499号
(栄上拡幅)

事業主体 長崎県

再評価
の理由 再評価後変更



1

1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H19新規評価)	-	H20	H27	35.0	2.20	【工事概要】 延長1.3km 幅員13.0(22.0)m
第1回審議 (H29年度)	事業採択後 10年経過	H20	H32	39.0	1.26	【当初評価からの変更概要】 用地取得手続き難航による工期延長 軟弱地盤対策による事業費増額
第2回審議 (R1年度)	再評価後変更 (工期・事業費)	H20	R5	44.0	1.10	【前回評価からの変更概要】 用地取得手続き難航による工期延長 掘削部の岩質見直しによる事業費増額
第3回審議 (R4年度)	再評価後変更 (工期・事業費)	H20	R7	53.0	1.05	【前回評価からの変更概要】 用地取得手続き難航による工期延長 物件調査、残土処分場の変更による 事業費増額

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

栄上拡幅は、国道499号における延長約1.3kmの2車線区間であり、渋滞解消および歩行者等の安全確保を目的としている。

◆事業概要

計画延長等	L=1.30km
幅員	W=13.0(22.0)m
計画交通量 (R22)	12,574台/日

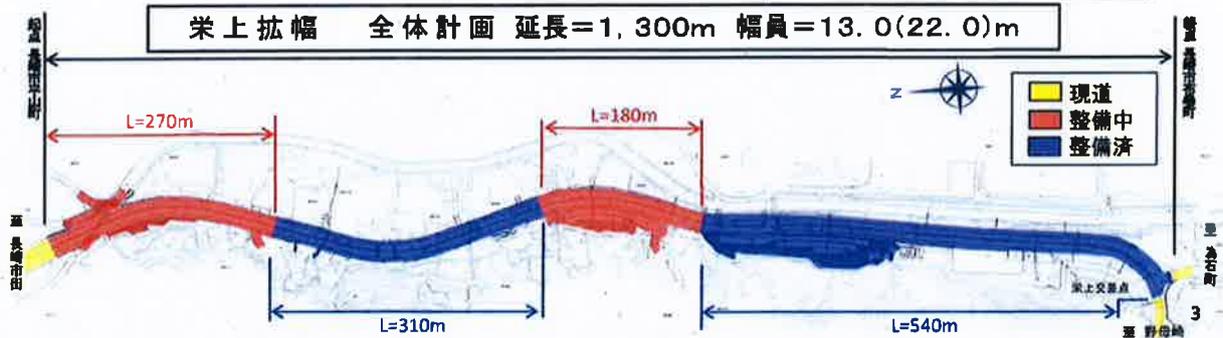
◆事業経過

平成20年度	事業化
平成21年度 平成22年度	用地買収着手 工事着手
令和3年度 未現在	約850m 暫定供用済

◆標準断面



事業進捗率 73%(事業費ベース)
用地進捗率 89%(面積ベース)



3. 事業の効果・必要性

<渋滞の解消>

県道深堀三和線の合流による交通容量の不足から渋滞が発生しており、円滑な車両通行が確保されていない。栄上工区北側の竿ノ浦工区は4車線化供用済であり、本工区の整備により国道499号の更なる渋滞解消が図られる。

<歩行者の安全確保>

現道は、歩道が狭小かつ一部未整備であり、歩行者の安全が確保されていない。本工区の整備により安全な歩道空間の確保が図られる。



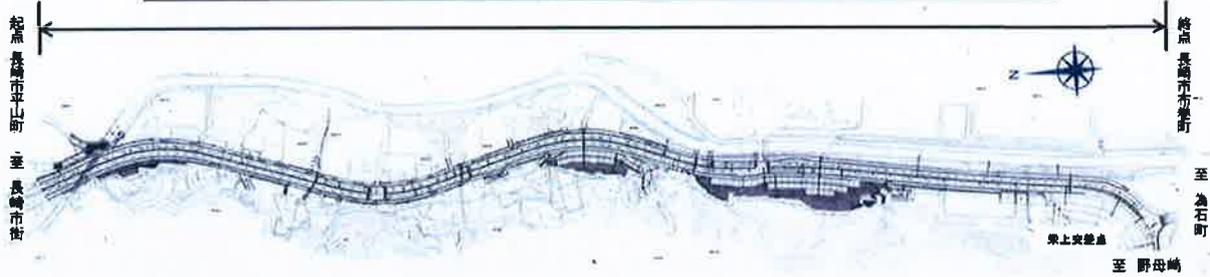
4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費増】

44.0億円(前回)
⇒53.0億円(今回)

事業費増の内容	増額	主な内容
①補償費の変更	約6億円	物件調査に伴う補償費の増
②工事内容の変更	約2億円	残土処分地の変更(近隣の残土処分場受け入れ困難)
その他	約1億円	労務・資材単価等の上昇
計	約9億円	

栄上拡幅 全体計画 延長=1,300m 幅員=13.0(22.0)m



5

4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R5(前回)→R7(今回)

□ 用地取得において、地権者の時効取得手続きに日数を要している。

栄上拡幅 全体計画 延長=1,300m 幅員=13.0(22.0)m



◆工程

前回

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
測量・地質調査																
道路設計																
用地補償交渉																
工事																

↓裁判終了予定(R3.3)

至 野母崎

変更

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
測量・地質調査																		
道路設計																		
用地補償交渉																		
工事																		

↓裁判終了予定(R5.3)

6

5. 社会経済情勢等の変化

- 長崎市恐竜博物館(長崎市野母町)が令和3年10月29日にオープンした。現在は、新型コロナウイルスの影響により事前予約制となっており、人数制限があるが、新型コロナウイルス等の状況改善後は利用者数が増加すると見込まれる。(入館者数:94,108人 令和3年度末)
- また、恐竜博物館の隣接地には子供たちが遊べる「もぞき恐竜パーク」もあり、特に休日は家族連れが多く賑わいを見せている。



長崎市恐竜博物館



駐車場の利用状況



7

6. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成31年度)	今回評価 (令和4年度)
残事業	4.36 = 54.30億円 / 12.45億円	2.48 = 33.62億円 / 13.57億円
全事業	1.10 = 54.30億円 / 49.46億円	1.05 = 70.38億円 / 67.24億円

〔費用〕

- ・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

〔便益〕

- ・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

〔プラス要因〕

- ・費用便益分析マニュアルの改定
→原単位(価格)の増加

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増(補償内容の変更、残土処分場の変更)
- ・工期の延長(時効取得手続きの遅延)
- ・計画交通量の減少

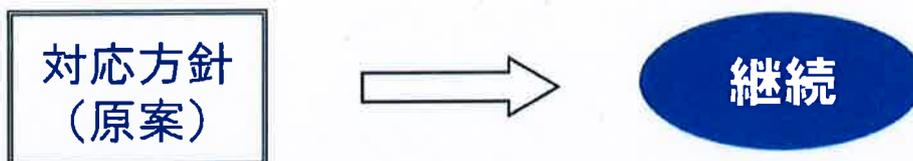
◆ B/Cでは計測できない効果

- ・緊急輸送道路の防災機能強化

8

7. 対応方針(原案)

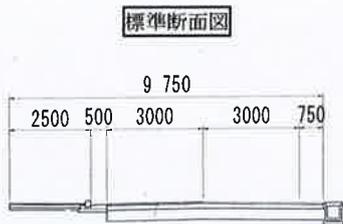
- ◆ 国道499号における延長約1.3kmの2車線区間であり、渋滞解消および歩行者等の安全確保に寄与する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約73%[38.6億円/53.0億円](令和3年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで約89%となっている。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。



再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課： 県北振興局道路建設第一課

担当課長名： 坂本 直太

事業名	主要地方道佐々鹿町江迎線(楠泊～矢岳工区)		事業区分	主要地方道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県佐世保市小佐々町楠泊 至：長崎県佐世保市小佐々町矢岳				延長	2.20km
事業概要	幅員が狭小で、急カーブが連続しており大型車同士の離合も困難な状況にあることから、通行車両の円滑で快適な通行を確保し、産業支援及び安全安心な生活道路の確保を図る事業。					
H25年度事業化	都市計画決定 なし		H25年度用地着手		H26年度工事着手	
全体事業費	23.5億		事業進捗率	66%	供用済延長	0.79km
計画交通量	3,382台/日 (R22)					
費用対効果分析結果	B/C	1.02	総費用	7.23/24.67億円	総便益	25.14/25.14億円
	(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)	
	(残事業)	3.48	事業費：6.67/24.11億円	〔	走行時間短縮便益：24.04/24.04億円	基準年 令和4年
			維持管理費：0.56/0.56億円		走行費用減少便益：1.09/1.09億円	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
【全体事業】	交通量変動：B/C=0.92～1.12 (交通量 ±10%)		【残事業】		B/C=3.13～3.82 (交通量 ±10%)	
	事業費変動：B/C=0.94～1.11 (事業費 ±10%)				B/C=3.18～3.83 (事業費 ±10%)	
	事業期間変動：B/C=0.98～1.06 (事業期間±1年)				B/C=3.34～3.49 (事業期間±1年)	
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両走行性の向上（拡幅及び線形不良解消により走行性の向上） ・ 物流機能の向上（水産物の運搬経路の円滑で快適な通行を確保） ・ 観光産業の発展に寄与する（周辺観光地への円滑で快適な通行を確保） 					
関係する地方公共団体等の意見	—					
事業再評価監視委員会の意見	—					
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	—					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和3年度末までの事業進捗率は66%で、用地進捗は77%と進捗しており、今年度も用地取得を継続して行い、令和8年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	工事費の増額及び用地境界確定に時間を要している。今後も引き続き事業の進捗を図り、令和8年度の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	地盤改良工の追加、盛土工から充填工への工法変更					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性を考慮した場合、事業継続が妥当と判断される。					
事業概要図	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図</p>  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>					

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用と総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

令和4年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-2 道路改築事業
(主)佐々鹿町江迎線
(楠泊～矢岳工区)

事業主体 長崎県

再評価
の理由 再評価後変更

(主)佐々鹿町江迎線 (楠泊～矢岳工区) L=2.20km W=6.0(9.75)m



1

1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H25新規評価)	-	H25	H32	11.0	1.36	【工事概要】 延長2.20km 幅員6.0(9.75)m
第1回審議 (R2年度)	事業採択後 6～9年目	H25	R5	16.5	1.12	【当初評価からの変更概要】 工事内容見直しによる事業費増額 及び工期延長
第2回審議 (R4年度)	再評価後変更 (工期・事業費)	H25	R8	23.5	1.02	【前回評価からの変更概要】 用地取得難航による工期延長 工事内容見直しによる事業費増額

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

主要地方道佐々鹿町江迎線は、北松半島の西海岸を周回する幹線道路であり、当該地域は生産量日本一を誇る「いりこ」をはじめとした水産物の産地で、当該区間はこれらの運搬経路となっている。

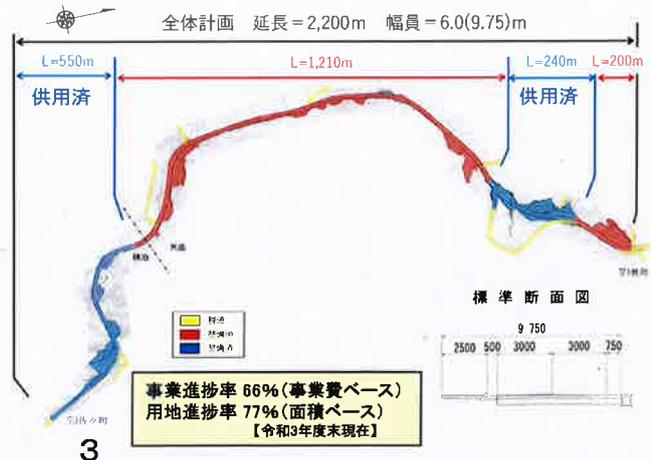
しかしながら、幅員狭小で、急カーブが連続しており大型車同士の離合も困難な状況にあることから、通行車両の円滑で快適な通行を確保し、産業支援及び安全安心な生活道路の確保を目的に整備するものである。

◆事業概要

計画延長等	L=2.20km
幅員	W=6.0(9.75)m
計画交通量(R22)	3,382台

▼事業経過

平成25年度	事業化
平成25年度	用地買収着手
平成26年度	工事着手
令和3年度末現在	790m供用開始済



3

3. 事業の効果・必要性

＜生活道路・運搬経路としての安全確保＞

当該地域は生産量日本一を誇る「いりこ」をはじめとした水産物の産地で、これらの運搬経路となっている北松半島の西海岸を周回する幹線道路であるが、幅員狭小及び線形不良により安全が確保されていない状況である。これらの解消により車両及び歩行者の安全確保が期待される。

＜観光地へのアクセス強化＞

幅員狭及び線形不良の解消により普通車両及び大型バスの走行性を改善し、観光地である神崎鼻公園や長串山公園へのアクセス強化が期待される。



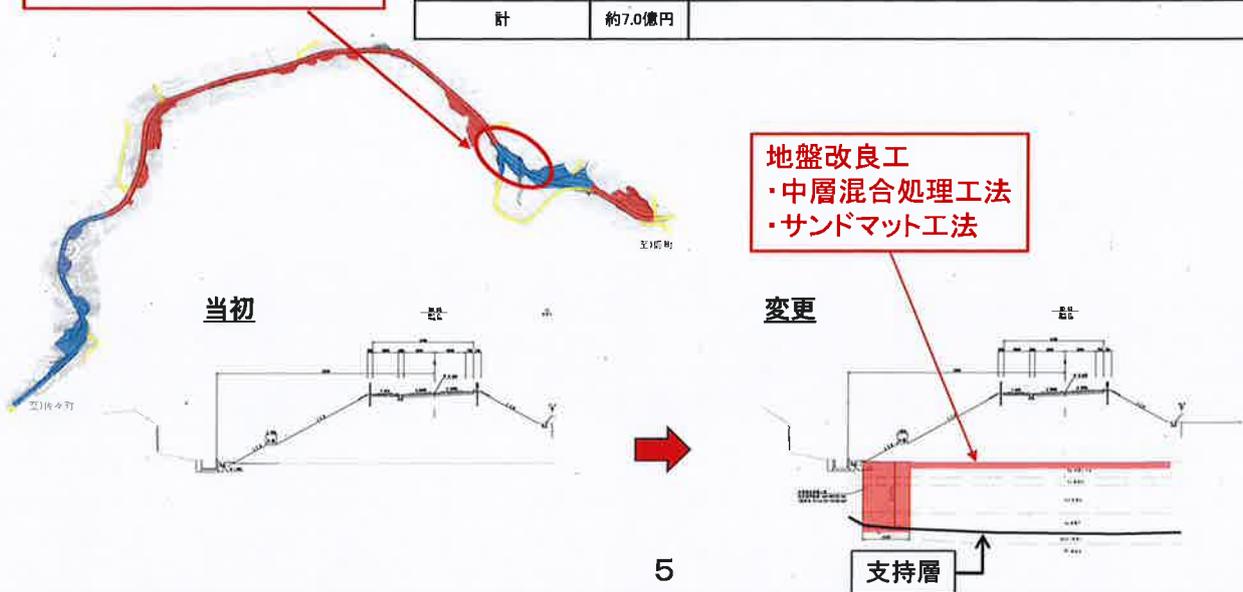
4

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費増】
16.5億円(前回)
→23.5億円(今回)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
①地盤改良工の追加	約3.0億円	地質調査の結果、軟弱地盤層が確認されたため地盤改良の必要が生じた
②工法の変更	約2.0億円	当初、石橋を盛土で被う設計としていたが、市の文化財担当課協議の結果、石橋を残す工法へ変更した
③残土処理の追加	約1.5億円	盛土に適さない土質であったため、残土処理費が発生。
④その他	約0.5億円	労務費や資材等の単価上昇
計	約7.0億円	

①地盤改良工の追加

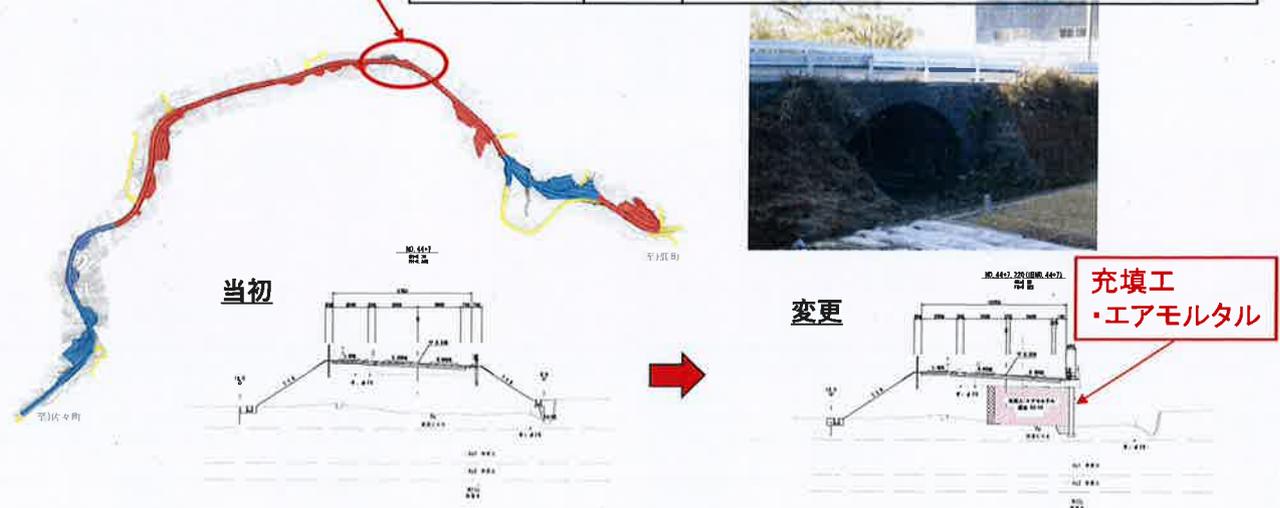


4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費増】
16.5億円(前回)
→23.5億円(今回)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
①地盤改良工の追加	約3.0億円	地質調査の結果、軟弱地盤層が確認されたため地盤改良の必要が生じた
②工法の変更	約2.0億円	当初、石橋を盛土で被う設計としていたが、市の文化財担当課協議の結果、石橋を残す工法へ変更した
③残土処理の追加	約1.5億円	盛土に適さない土質であったため、残土処理費が発生。
④その他	約0.5億円	労務費や資材等の単価上昇
計	約7.0億円	

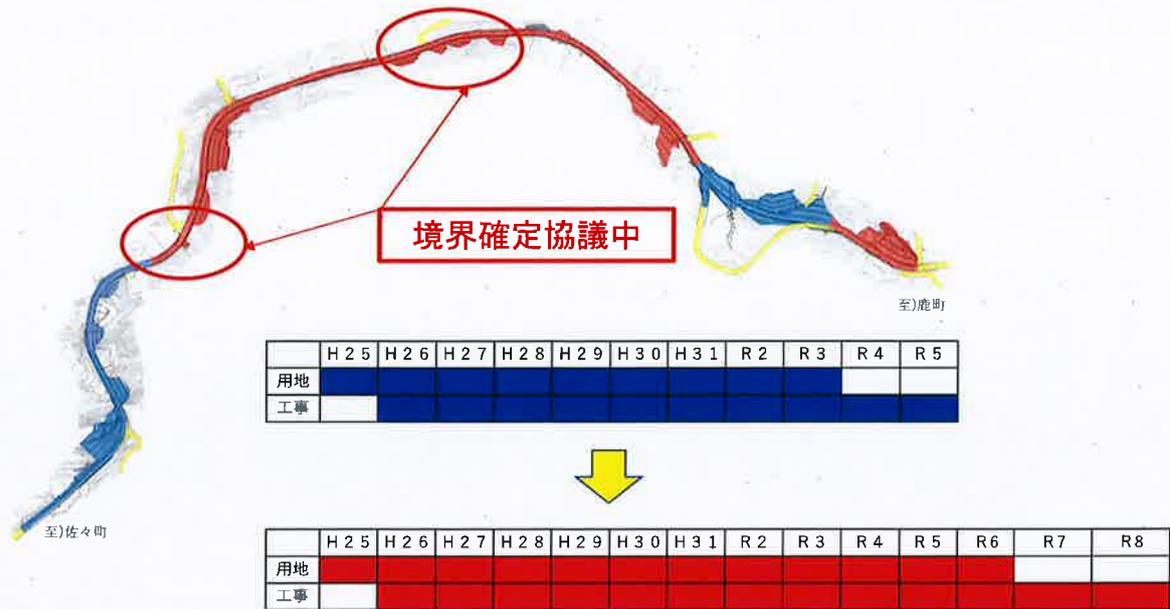
②工法の変更



4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R5(前回)→R8(今回)

・用地境界確定に時間を要しており、用地取得が遅延。地権者不明であったがR3再調査で地権者を特定した。



7

5. 社会経済情勢等の変化

西九州自動車道、今福IC～調川IC間が平成29年11月に、調川IC～松浦IC間が平成30年12月に供用開始され、未供用区間の松浦IC～佐々IC間についても整備中である。

西九州道路が全面開通することで、当該地域へのアクセス向上や交流人口の増大による県北地域の産業・経済・文化の更なる発展が期待されている。



6. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (令和2年度)	今回評価 (令和4年度)
残事業	3.12 = 19.9億円 / 6.4億円	3.48 = 25.14億円 / 7.23億円
全事業	1.12 = 19.9億円 / 17.7億円	1.02 = 25.14億円 / 24.67億円

〔費用〕

- ・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

〔便益〕

- ・走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

〔プラス要因〕

- ・費用便益分析マニュアルの改訂
→原単位(価格)の増加

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増(地盤改良の追加、盛土工から充填工法への工法変更)
- ・工期の延長(用地境界問題解決の遅れ)

◆ B/Cでは計測できない効果

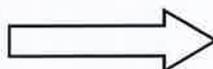
- ・緊急輸送道路の防災機能強化

9

7. 対応方針(原案)

- ◆ 主要地方道佐々鹿町江迎線における延長2.2kmの未改良区間であり、走行性の向上及び安全性の向上に寄与する事業である。
- ◆ 走行性や安全性の確保により、佐世保市の水産業並びに観光産業の発展に寄与する事業である。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

対応方針
(原案)

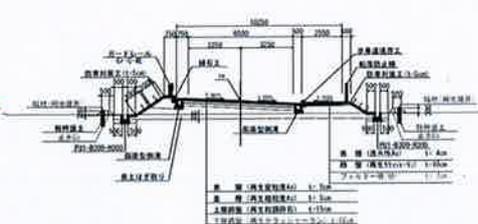
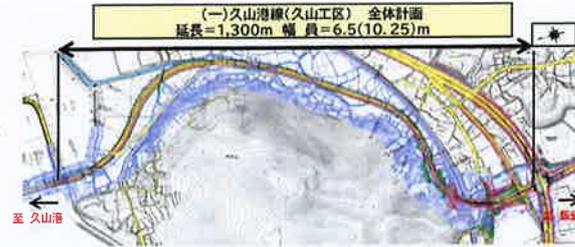


継続

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：県央振興局道路第一課

担当課長名：荒木 健児

事業名	一般県道久山港線（久山工区）		事業区分	一般県道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県諫早市久山町 <small>ながさきけんいさはやしくやままち</small> 至：長崎県諫早市久山町 <small>ながさきけんいさはやしくやままち</small>				延長	1.30km
事業概要	一般県道久山港線は、久山港周辺のスポートパークいさはや、西諫早産業団地へのアクセス道路として整備することで、港周辺の有効活用や一般国道34号周辺道路の混雑緩和を目的としている。					
	H27年度事業化	都市計画決定なし	H29年度用地着手	H30年度工事着手		
全体事業費	45億円	事業進捗率	46.8%	供用済延長	0km	
計画交通量	7,800台/日（R22）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.28 (残事業) 2.93	(残事業)/(事業全体) 18.7 / 42.8億円 事業費：18.4/42.5億円 維持管理費：0.3/0.3億円 更新費：0/0億円	(残事業)/(事業全体) 54.9 / 54.9億円 走行時間短縮便益：50.9/ 50.9億円 走行経費減少便益：3.1/ 3.1億円 交通事故減少便益：0.9/ 0.9億円	令和4年		
感度分析の結果	【全体事業】交通量変動：B/C=1.15-1.42（交通量±10%） 事業費変動：B/C=1.17-1.43（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=1.18-1.38（事業期間±2年） 【残事業】交通量変動：B/C=2.64-3.24（交通量±10%） 事業費変動：B/C=2.67-3.27（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=2.82-3.04（事業期間±1年）					
事業の効果等	・地域間の交流推進（交流人口の拡大）					
関係する地方公共団体等の意見	諫早市より整備促進の要望があっている。					
事業評価監視委員会の意見	-					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	島原道路の一部供用					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和3年度末までの事業進捗率は46.8%、用地進捗は92.9%と進捗しており、今後も工事及び用地取得を継続して行い、令和7年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	地元や関係機関との協力体制のもと、今後も工事及び用地取得を継続して行い、令和7年度の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	終点部周辺の市道へのアクセス強化をはかるため、水路を暗渠化し新たな市道を設置					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性を考慮した結果、事業継続が妥当と判断される。					
事業概要図	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>					

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

令和4年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-3 道路改築事業
一般県道久山港線
(久山工区)

事業主体 長崎県

再評価
の理由 事業採択後6~9年経過

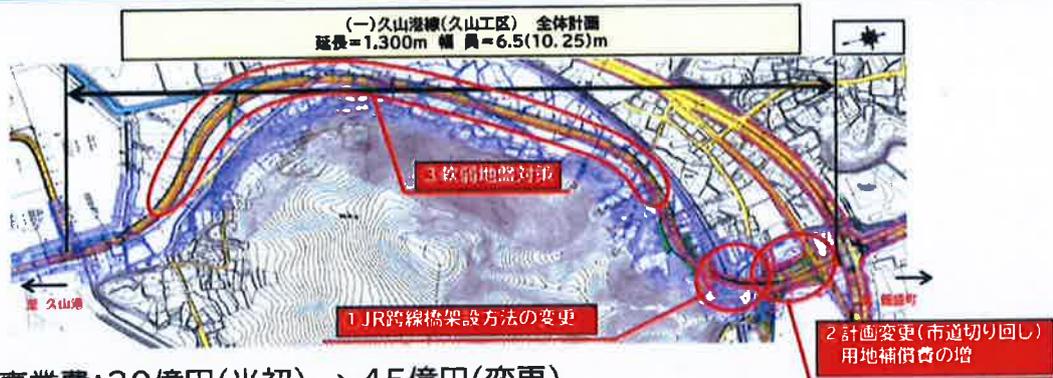


1

1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	概要
		着工	完了			
当初 (H26新規評価)	—	H27	R3	20.0	4.90	【工事概要】 延長1.3km 幅員6.5(10.25)m
土木部内報告 (R1年度)	事業採択後5年経過時の 土木部内報告	H27	R5	25.0	1.68	
第1回審議 (R4年度)	事業採択後6~9年経過	H27	R7	45.0	1.28	【当初評価からの変更概要】 ・終点市道部の計画変更 ・ルート及び工法選定等に時間を 費したることによる工期延長

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し) 1/5



事業費:20億円(当初) → 45億円(変更)

事業費増の内容	増額
① JR跨線橋の詳細設計に伴う増額	約6.0億円
② 終点側の計画変更に伴う工事費・補償費の増額	約10.0億円
③ 軟弱地盤対策の追加に伴う増額	約3.0億円
④ その他(労務・資機材単価等の単価上昇に伴う増額)	約6.0億円
計	約25.0億円

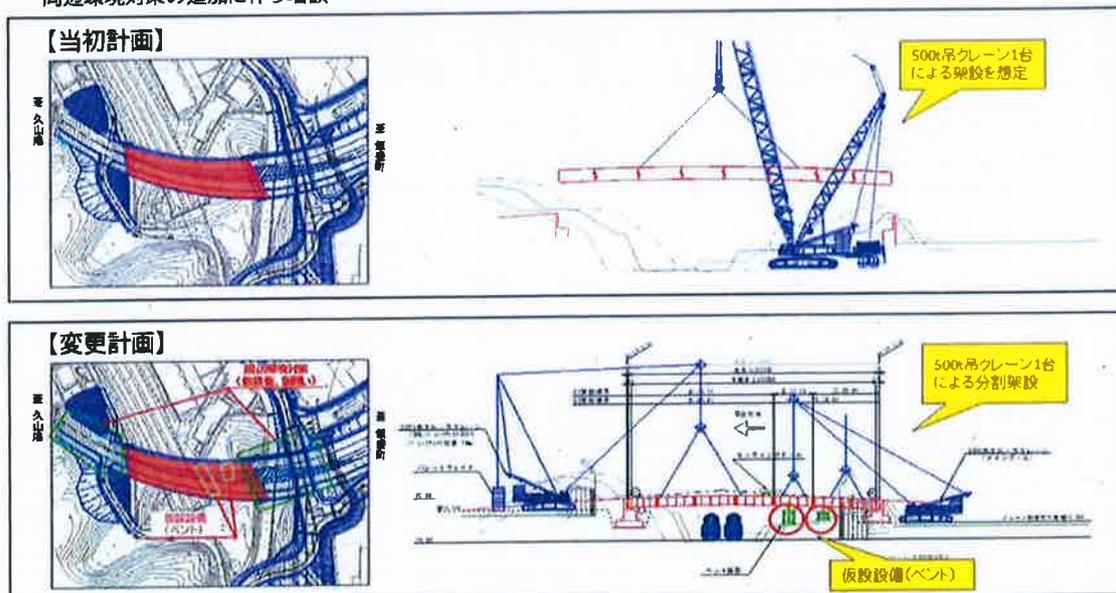
5

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し) 2/5

① JR跨線橋の詳細設計に伴う増額【+3.5億円】

1. 詳細設計による変更

- ・詳細設計及びJRとの協議の結果、現場制約に伴う架設計画変更による増額
- ・周辺環境対策の追加に伴う増額

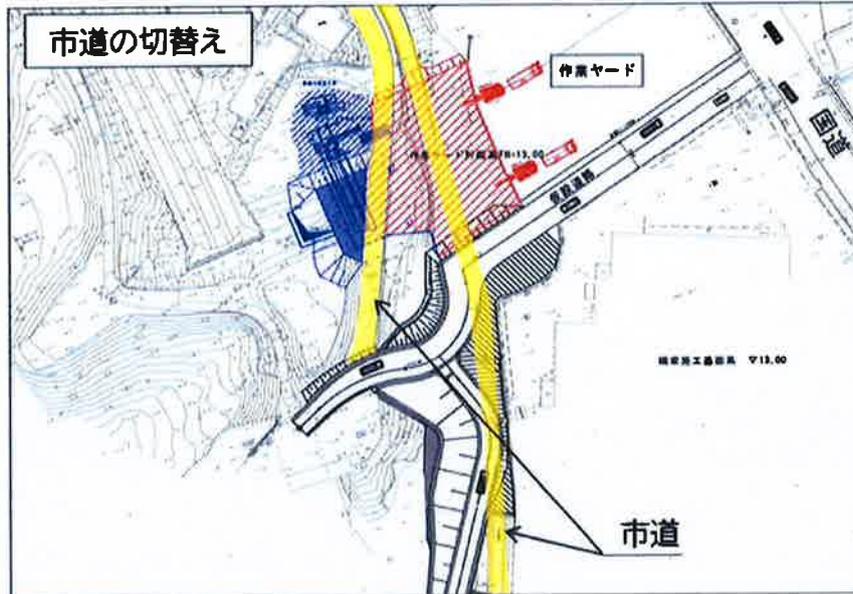


6

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し) 2/4

2. 跨線橋架設作業ヤードに伴う市道の切替え【+2.5億円】

- ・跨線橋架設作業ヤードの確保に伴い、市道切替が必要となった。



7

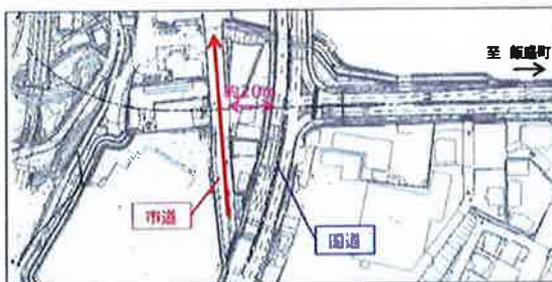
4. 事業の進捗状況(事業費の見直し) 3/5

② 終点側の計画変更に伴う工事費・補償費の増【+10億円】

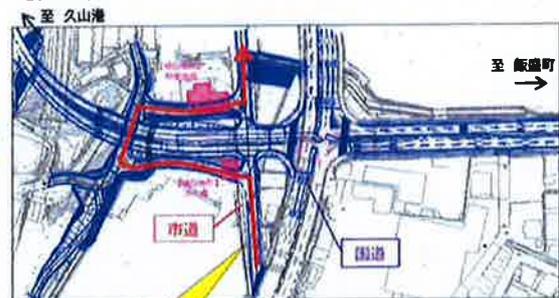
- ・本線と市道の交差点において、当初平面交差による設計を想定してたが、関係機関との協議の結果、本線と国道交差点との距離が近く、安全性が確保できないことから、市道の切り回し措置が必要となった。(+6億円)

- ・上記に伴い、用地及び物件(商業施設、浄化槽)の補償が追加となった。(+4億円)

【現況】



【計画】

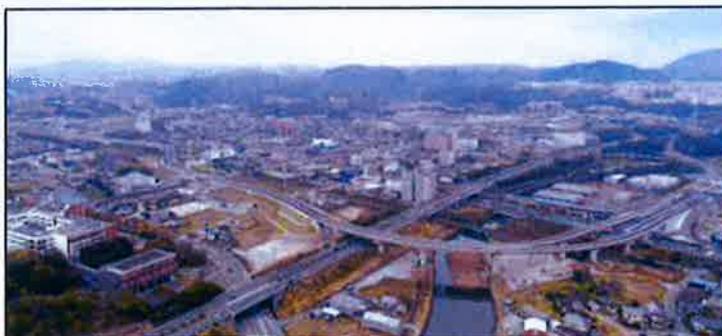


市道の切り回しルート

8

5. 社会経済情勢等の変化

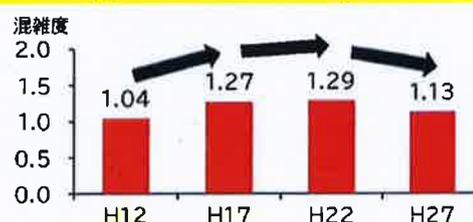
- ◆地域の幹線道路である国道34号は、H12年以降増加傾向にあった混雑度は、幾分緩和の傾向にあるが、依然として交通混雑が発生している状況。
- ◆諫早市を分岐点に島原方面へのアクセス路線となる島原道路(諫早インター工区)、(鷲崎～栗面工区)の供用開始。



▲島原道路の整備状況



国道34号の貝津交差点～久山交差点間では、混雑度が高まるとともに、近年は高止まりの状況



▲混雑度の推移 資料: 全国道路・街路交通情勢調査

11

6. 事業の投資効果

◆費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成27年度)	今回評価 (令和4年度)
残事業	—	2.93 = 54.9 億円 / 18.7億円
全事業	4.90 = 81.4 億円 / 16.6億円	1.28 = 54.9 億円 / 42.8億円

〔費用〕

- ・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

〔便益〕

- ・走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

〔プラス要因〕

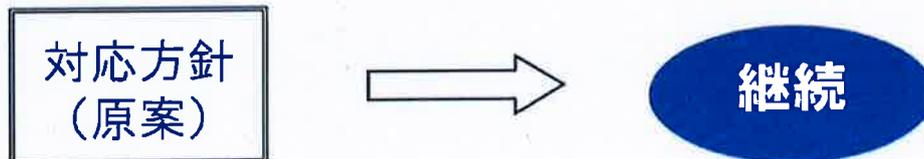
- ・費用便益分析マニュアルの改訂
→原単位(価格)の増加

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増
- ・工期の延長

7. 対応方針(原案)

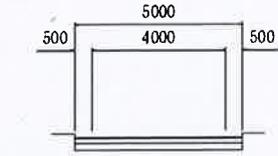
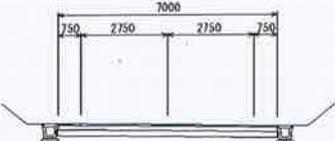
- ◆ 久山港周辺のスポーツパークいさはや、西諫早産業団地と国道34号を結ぶ幹線道路であり、本事業を行うことにより、企業誘致・地域振興や国道34号をはじめ、大村貝津線等の周辺道路の混雑緩和を図る事業である。
- ◆ 「諫早市」から整備促進を要望されている。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで46.8%(令和3年度末)であり、用地進捗率は面積ベース92.9%(令和3年度末)となっている。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。



再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：対馬振興局道路課

担当課長名：川原 征吾

事業名	主要地方道厳原豆酸美津島線（尾浦～安神工区）		事業区分	主要地方道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県対馬市厳原町尾浦 至：長崎県対馬市厳原町安神				延長	1.90km
事業概要	主要地方道厳原豆酸美津島線（尾浦～安神工区）は、円滑で安全な交通の確保及び観光等の産業支援を図ることを目的とした事業。					
H27年度事業化	都市計画決定 なし		H27年度用地着手	H27年度工事着手		
全体事業費	51.0億	事業進捗率	71%	供用済延長	0.94km	
計画交通量	2,426台/日（R22）					
費用対効果分析結果	B/C	1.01	総費用	(残事業)/事業全体		基準年
	事業全体	1.01	13.6/48.1億円 事業費：13.4/47.9億円 維持管理費：0.24/0.21億円	54.5/48.4億円		令和4年
(残事業)	4.00	走行時間短縮便益：50.4/44.7億円 走行費用減少便益：4.0/3.59億円 交通事故減少便益：0.13/0.11億円				
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
	【全体事業】交通量変動：B/C=0.91～1.10（交通量 ±10%）			【残事業】B/C=3.60～4.38（交通量 ±10%）		
	事業費変動：B/C=0.93～1.10（事業費 ±10%）			B/C=3.67～4.40（事業費 ±10%）		
	事業期間変動：B/C=1.00～1.01（事業期間±1年）			B/C=4.32～4.45（事業期間±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑な交通の確保（時間短縮、幅員狭小部、線形不良部の解消） 防災機能の向上（災害時の緊急輸送道路としての機能強化） 					
関係する地方公共団体等の意見	対馬市より整備促進の要望が行われている。					
事業再評価監視委員会の意見	-					
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	近年、韓国人観光客の増加に伴い、大型観光バス等の交通量が増加している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和3年度末までの事業進捗率は71%で、用地進捗は100%としており、令和8年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	地山の状態が想定より悪く、その対策工事の追加により事業費が増加しているが、令和8年度の事業完成を目指し、今後も引き続き事業の進捗を図っていく。					
施設の構造や工法の変更等	-					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性を考慮した場合、事業継続が妥当と判断される。					
事業概要図	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 25%;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>標準断面図</p> <p>(現況)</p>  <p>(整備後)</p>  </div> <div style="width: 25%;">  </div> </div>					

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

令和4年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-4 道路改築事業
主要地方道巖原豆酛美津島線
(尾浦～安神工区)

事業主体 長崎県

再評価の理由 再評価後変更



1

1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H26新規)	-	H27	H33	20.0	1.10	【工事概要】 延長1.9km 幅員5.5(7.0)m
第1回審議 (R1年度)	事業採択後 5年経過	H27	R6	38.0	1.06	【当初評価からの変更概要】 地盤改良の追加等に伴う事業量の増加による工期延長 法面工の工法変更や補強土壁工の地盤改良追加に伴う事業費増額
第2回審議 (R4年度)	再評価後変更	H27	R8	51.0	1.01	【第1回審議からの変更概要】 補強土壁背後の法面処理等に伴う事業量の増加による工期延長 補強土壁背後の法面処理追加やトンネル発生土の小割・運搬、法面工の工法変更に伴う事業費増額

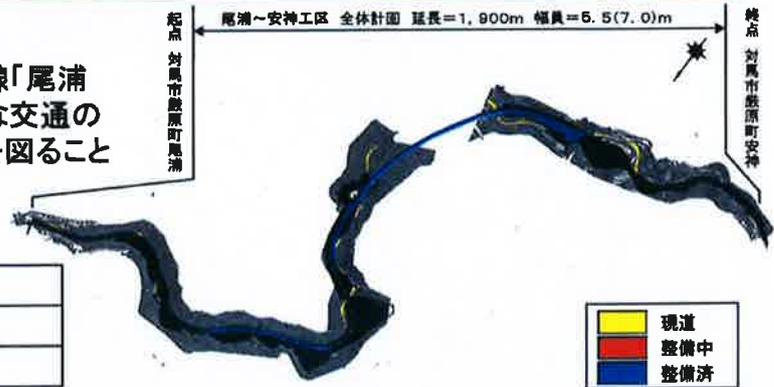
2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

主要地方道殿原豆酸美津島線「尾浦～安神工区」は、円滑で安全な交通の確保及び観光等の産業支援を図ることを目的としている。

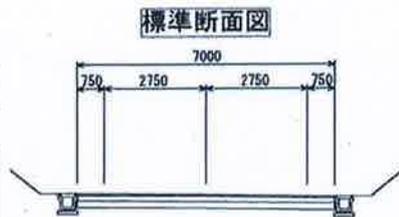
◆事業概要

計画延長等	L=1.90km
幅員	W=5.5(7.0)m
計画交通量(R22)	2,426台/日



▼事業経過

平成27年度	事業化
平成27年度	用地買収着手
平成27年度	工事着手
平成29年度	用地買収完了
令和4年度	設計完了

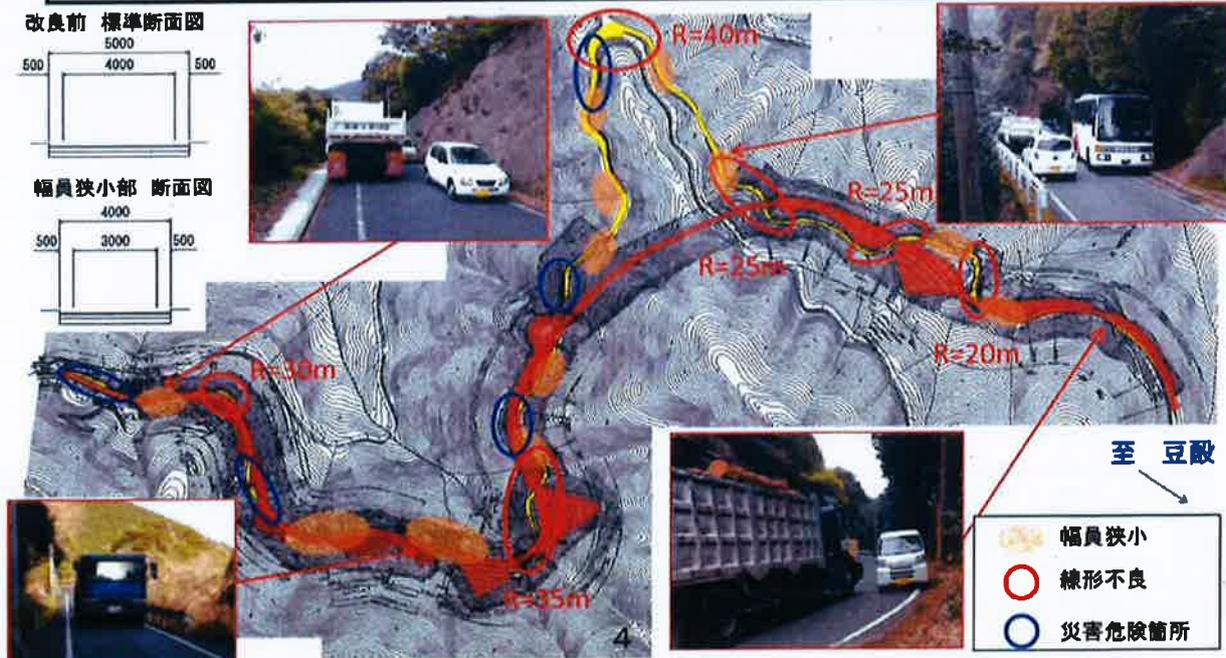


事業進捗率 71%(事業費ベース)
用地進捗率 100%(面積ベース)

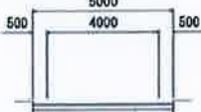
3

3. 事業の効果・必要性

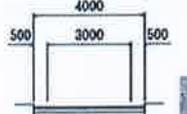
- ・幅員狭小及び線形不良により通行に支障をきたしている。
- ・緊急輸送道路であるが、災害危険箇所がある。



改良前 標準断面図



幅員狭小部 断面図



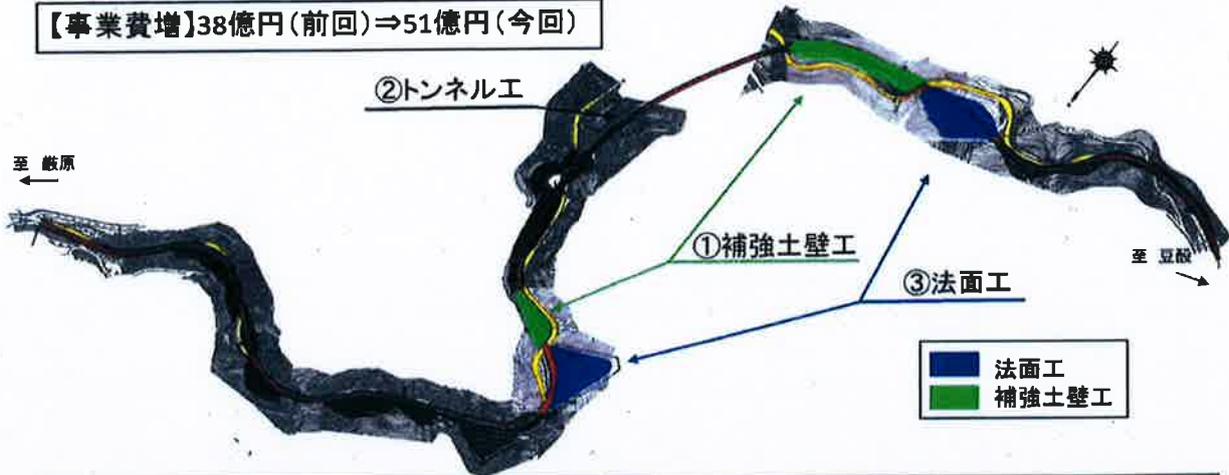
至 豆酸

- 幅員狭小
- 線形不良
- 災害危険箇所

4

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費増】38億円(前回)⇒51億円(今回)



事業費増の内容		増額	主な増額理由
工種	内容		
1	補強土壁工	約 3.0億円	補強土壁背後の土質が想定より悪く、吹付工・ロックボルト工の追加
	トンネルずり小割の追加		
2	トンネル工	約 1.3億円	トンネルずりの一部が盛土に適さない土質であったため、残土処分費が発生
3	法面工	約3.5億円	切土時の地質再調査により、モルタル吹付から吹付法神に変更
4	その他	約 2.6億円	労務単価および諸経費率の上昇
計		約 13.0億円	5

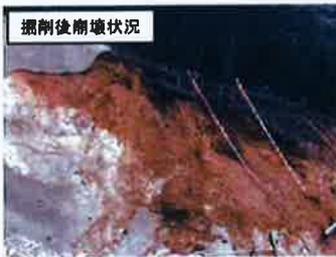
4. 事業の進捗状況(事業費の見直し①)

①補強土壁工

・補強土壁背後の土質が想定より悪く、吹付工・ロックボルト工の追加



掘削後地質状況



掘削後崩壊状況

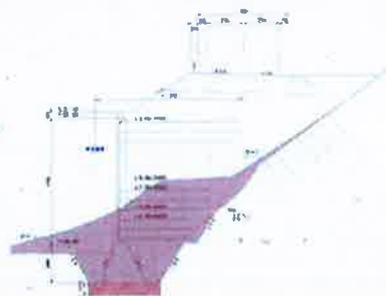


吹付工・ロックボルト施工後

当初断面図



変更断面図



4. 事業の進捗状況(事業費の見直し②)

②法面工

- 切土時の地質再調査により、モルタル吹付から吹付法枠に変更



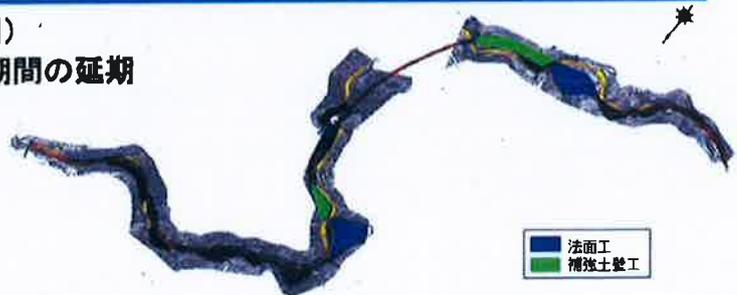
節理面に沿って崩壊や緩みが発生していたこと等、地山の状態が悪く、法面工の工法を変更する必要が生じた。

7

5. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R6(前回)→R8(今回)

- 工事追加、工法変更に伴う事業期間の延期



◆工程

前回

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
測量・地質調査										
道路・トンネル設計										
用地補償交渉										
保安林解除										
工事										

変更

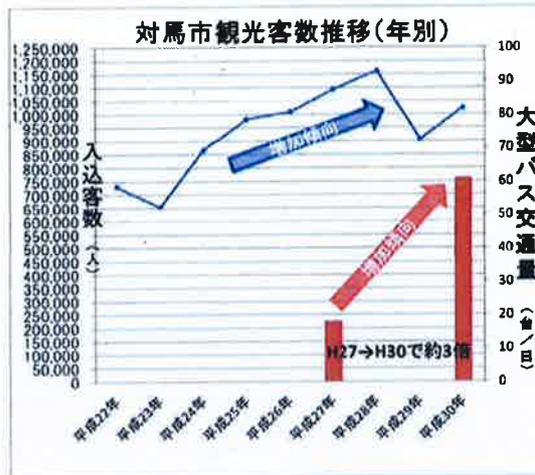
	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
測量・地質調査												
道路・トンネル設計												
用地補償交渉												
保安林解除												
工事												

工事追加・工法変更に伴う期間増

8

5. 社会経済情勢等の変化

- ・ 現在は新型コロナウイルス等の影響により観光客は減少傾向にあるが、それ以前は増加傾向にあり、新型コロナウイルス等の状況改善後は観光客数の増加が見込まれる。
- ・ 尾浦～安神工区は、観光地の一つである「鮎もどし自然公園」へのルートであるため、大型観光バス等の交通量も増加している。(H27～H30)



9

6. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価(第1回審議) (令和元年度)	今回評価 (令和4年度)
残事業	1.54 = 39.5億円 / 25.6億円	4.00 = 54.5億円 / 13.6億円
全事業	1.06 = 39.5億円 / 37.4億円	1.01 = 48.4億円 / 48.1億円

〔費用〕

- ・ 道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

〔便益〕

- ・ 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

〔プラス要因〕

- ・ 大型車交通量の増加
- ・ 費用便益分析マニュアルの改定
→ 原単位(価格)の増加

〔マイナス要因〕

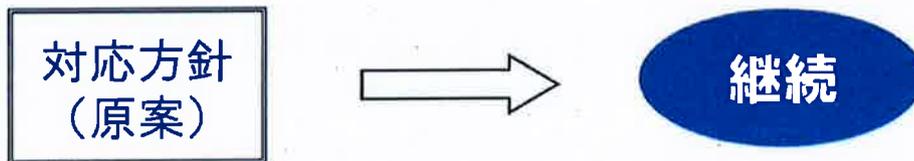
- ・ 事業費の増加
- ・ 工期の延長

◆ B/Cでは計測できない効果

- ・ 緊急輸送道路の防災機能強化

7. 対応方針(原案)

- ◆ 主要地方道厳原豆酩美津島線「尾浦～安神工区」は、円滑で安全な交通の確保及び観光等の産業支援を図ることを目的としている。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約71%[36億円/51億円](令和3年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。
- ◆ 尾浦～安神工区の前後は改良済みであり、地元の対馬市からも早期完成が望まれている。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果は見込まれる。



再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：上五島支所建設課

担当課長名：平井 太郎

事業名	一般国道384号（白魚バイパス）		事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県南松浦郡新上五島町奈良尾郷 至：長崎県南松浦郡新上五島町宿ノ浦郷		延長	0.6km		
事業概要	一般国道384号白魚バイパスは、線形不良箇所を解消することで、円滑で安全な交通の確保及び観光等の産業支援を図ることを目的とした事業					
H30年度事業化	都市計画決定 なし		R3年度用地着手	R3年度工事着手		
全体事業費	15.5億	事業進捗率	21.1%	供用済延長	0km	
計画交通量	1,995台/日（R22）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	事業全体	1.08	12.43/14.33億円	15.47/15.47億円		令和4年
	(残事業)	1.24	事業費：12.36/14.26億円 維持管理費：0.07/0.07億円	走行時間短縮便益：14.41/14.41億円 走行費用減少便益：1.0/1.0億円 交通事故減少便益：0.06/0.06億円		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
【全体事業】	交通量変動	: B/C=0.97~1.18 (交通量 ±10%)		【残事業】	B/C=1.12~1.36 (交通量 ±10%)	
	事業費変動	: B/C=0.99~1.19 (事業費 ±10%)			B/C=1.13~1.39 (事業費 ±10%)	
	事業期間変動	: B/C=1.05~1.12 (事業期間±1年)			B/C=1.21~1.29 (事業期間±1年)	
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・円滑で安全な交通の確保 ・周遊観光の向上 ・緊急輸送道路の機能強化 					
関係する地方公共団体等の意見	新上五島町より整備促進の要望が行われている。					
事業再評価監視委員会の意見	-					
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	-					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和3年度末までの事業進捗率は21%で、用地進捗は95%と進捗しており、今後も引き続き事業進捗を図り、令和9年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き事業の進捗を図り、令和9年度の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	関係機関協議により、残土処分の追加や法面処理の変更					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性を考慮した場合、事業継続が妥当と判断される。					
事業概要図	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="188 1624 486 1953"> <p>位置図</p> </div> <div data-bbox="555 1653 960 1908"> <p>標準断面図</p> </div> <div data-bbox="1005 1594 1508 2027"> </div> </div>					

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用と総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

令和4年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-5 道路改築事業
一般国道384号
(白魚バイパス)

事業主体 長崎県

再評価
の理由 事業採択後5年経過



1

1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	概要
		着工	完了			
当初 (H29新規)		H30	R5	5.5	1.41	【工事概要】 延長=0.6km 幅員=5.5(7.0)m
第1回審議 (R4)	事業採択後 5年経過	H30	R9	15.5	1.08	【当初評価からの変更概要】 工事内容の見直しによる事業費増額 環境省協議の遅延による工期延長

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

一般国道384号は、島内を縦断し、島南部と中心部を結ぶ重要な幹線道路であり、緊急輸送道路に指定されている。しかし、当該区間は、急カーブが連続する等、危険な状況となっていることから、道路整備を行い、円滑で安全な交通の確保を行い、併せて観光等の産業支援を図ることを目的としている。

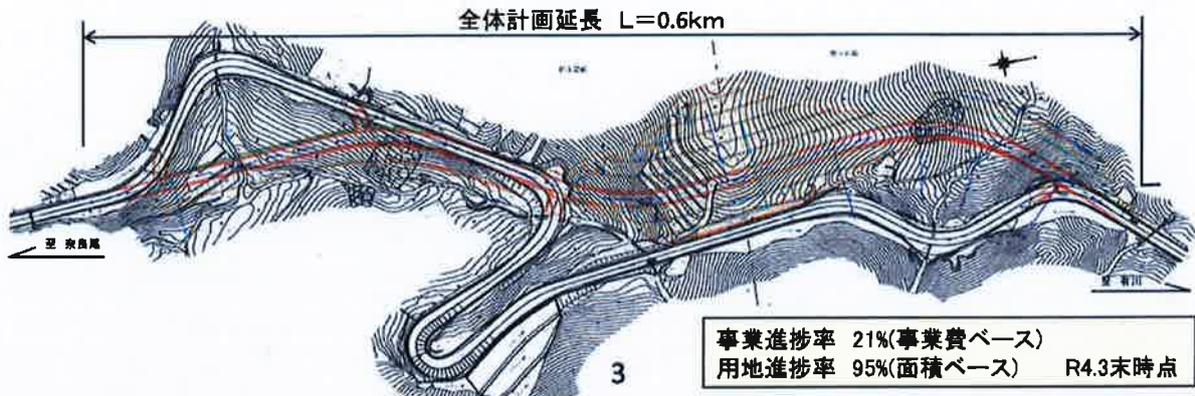
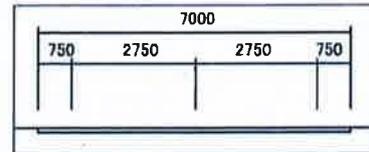
◆事業概要

計画延長等	L=0.6km
幅員	W=5.5(7.0)m
計画交通量 (R22)	1,995台/日

◆事業経過

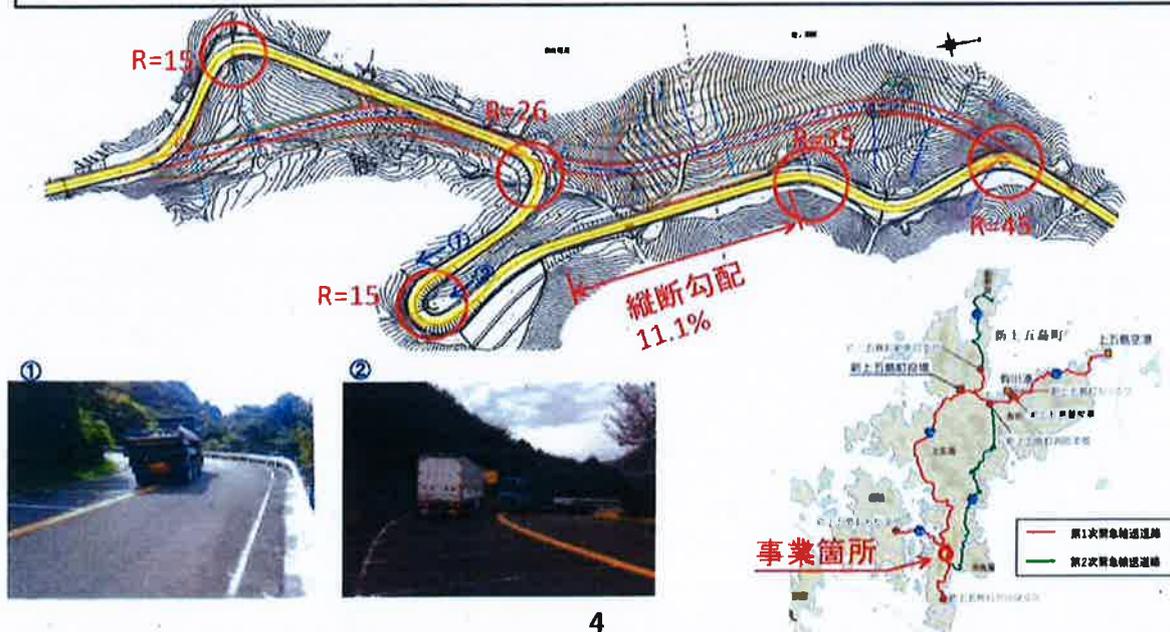
平成30年度	事業化
令和3年度	用地買収着手

◆標準断面



3. 事業の効果・必要性

- ・急カーブが連続しており、通行車両に支障をきたしてる。
- ・緊急輸送道路に指定されているが、縦断勾配もきつく、安全な走行が確保されていない。

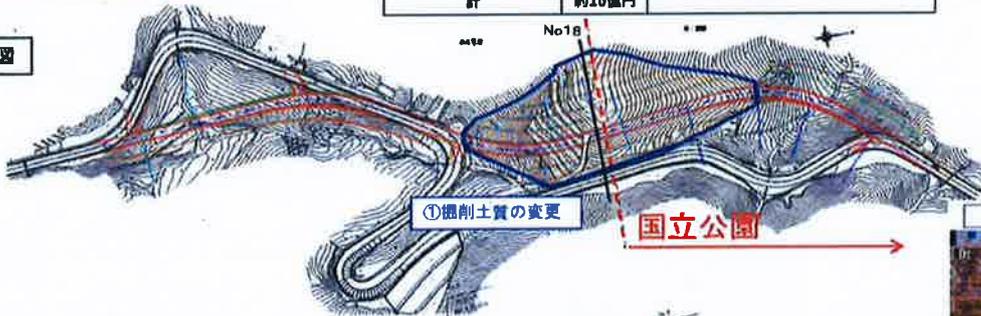


4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費増】
5.5億円(前回)
⇒15.5億円(今回)

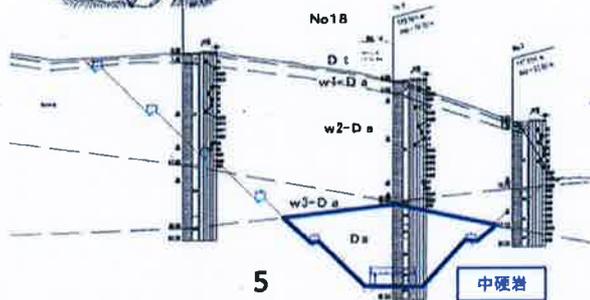
事業費増の内容	増額	主な増額理由
① 掘削土質の変更	約2億円	地質調査の結果、中硬岩掘削の追加
② 法面処理の変更	約2億円	国立公園協議の結果、法面緑化へ変更
③ 工法の変更	約1.5億円	国立公園協議の結果、補強土壁へ変更
④ 残土処理の追加	約2億円	国立公園協議の結果、盛土量の減少
⑤ その他	約2.5億円	労務費や資機材の価格上昇
計	約10億円	

平面図



横断面

項目	内容	単位	数量	単価	金額
掘削土質の変更	約2億円				
法面処理の変更	約2億円				
工法の変更	約1.5億円				
残土処理の追加	約2億円				
その他	約2.5億円				
計	約10億円				

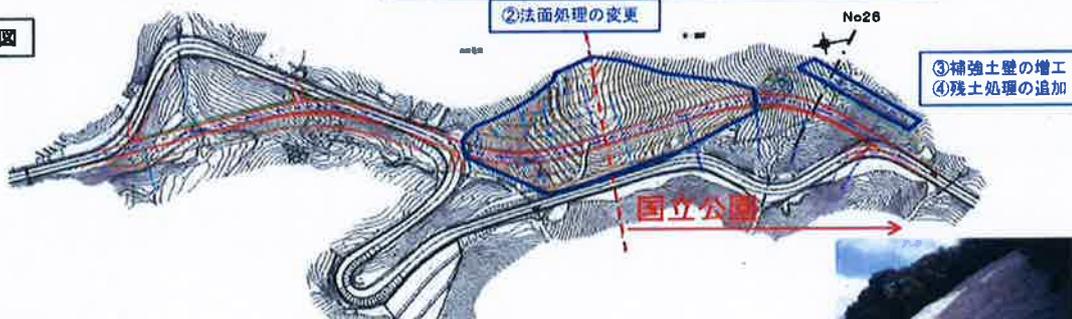


4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

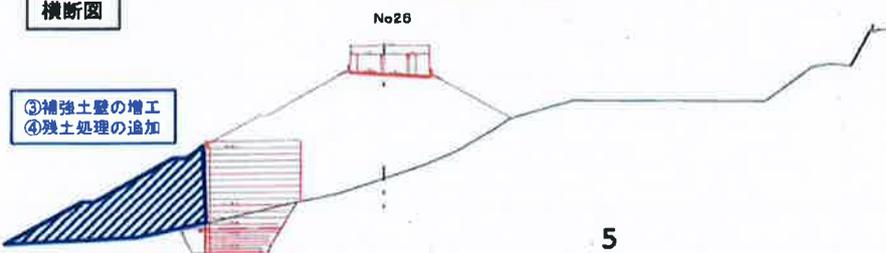
【事業費増】
5.5億円(前回)
⇒15.5億円(今回)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
① 掘削土質の変更	約2億円	地質調査の結果、中硬岩掘削の追加
② 法面処理の変更	約2億円	国立公園協議の結果、法面緑化へ変更
③ 工法の変更	約1.5億円	国立公園協議の結果、補強土壁へ変更
④ 残土処理の追加	約2億円	国立公園協議の結果、盛土量の減少
⑤ その他	約2.5億円	労務費や資機材の価格上昇
計	約10億円	

平面図



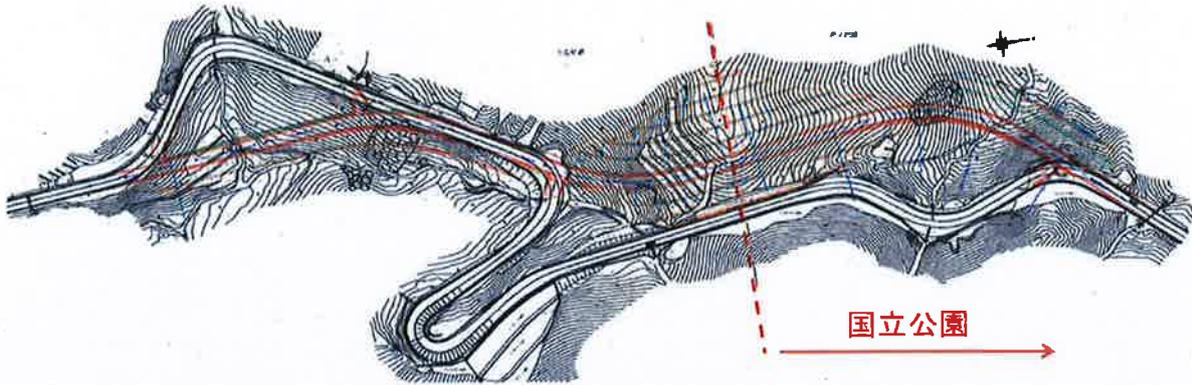
横断面



4. 事業の進捗状況

【完了工期】R5(前回)→R9(今回)

- ・国立公園区域内の工法等の協議に日数を要した。
- ・工法変更により、工事期間を延長。



当初

	H30	R1	R2	R3	R4	R5
測量調査設計						
関係機関協議						
用地・補償						
工事						



変更

	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
測量調査設計										
関係機関協議										
用地・補償										
工事										

6

5. 社会経済情勢等の変化

【世界文化遺産への登録】

- ・H30.7に「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」として、頭ヶ島教会を含む頭ヶ島の集落が世界文化遺産に登録され、島内の観光客が増加してきている。
- ・高級リゾートホテルに富裕層など多くの観光客がきている。
- ・白魚バイパスの整備により、走行性の向上や時間短縮効果による更なる周遊観光が見込まれる。



6. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成29年度)	今回評価 (令和4年度)
残事業		1.24 = 15.47億円 / 12.43億円
全事業	1.41 = 6.67億円 / 4.73億円	1.08 = 15.47億円 / 14.33億円

〔費用〕

- ・道路整備に要する事業費(工事費、用地費)、道路維持管理に要する費用

〔便益〕

- ・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

〔プラス要因〕

- ・大型車交通量の増加
- ・費用便益分析マニュアルの改定
→原単位(価格)の増加

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増
- ・工期の延長

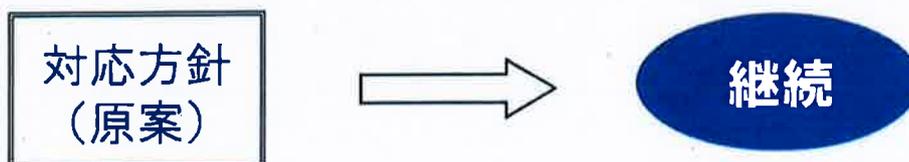
◆ B/Cでは計測できない効果

- ・緊急輸送道路の機能強化

8

7. 対応方針(原案)

- ◆ 一般国道384号「白魚バイパス」は、円滑で安全な交通の確保及び観光等の産業支援を図ることを目的としている。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約21% [3.27億円/15.5億円](令和3年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで約95%となっている。
- ◆ 新上五島町からも整備促進を要望されている。
- ◆ 事業費の増加及び事業期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

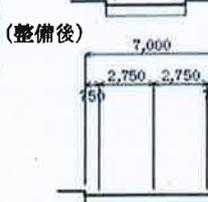


9

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：東北振興局道路建設第二課

担当課長名：山田 正史

事業名	主要地方道平戸田平線(向月工区)		事業区分	主要地方道	事業主体	長崎県		
起終点	自：長崎県平戸市野子町障谷 至：長崎県平戸市野子町向月				延長	1.56km		
事業概要	主要地方道平戸田平線(向月工区)は隘路および線形不良区間の解消により円滑な交通を確保し、産業の支援を図るとともに安全安心を確保することを目的としている。							
H24年度事業化	都市計画決定 なし		H25年度用地着手	H29年度工事着手				
全体事業費	22.2億		事業進捗率	23%	供用済延長	0.09km		
計画交通量	982台/日 (R22)							
費用対効果分析結果	B/C	1.09	総費用	(残事業)/(事業全体) 21.5/30.6億円		総便益	(残事業)/(事業全体) 33.4/33.4億円	
	(事業全体)	1.09	〔 事業費：21.1/30.2億円 維持管理費：0.4/0.4億円 〕	走行時間短縮便益：30.5/30.5億円 走行費用減少便益：2.7/2.7億円 交通事故減少便益：0.2/0.2億円		基準年	令和4年	
(残事業)	1.55							
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施							
	【全体事業】交通量変動：B/C=0.98~1.19 (交通量 ±10%)				【残事業】B/C=1.40~1.69 (交通量 ±10%)			
	事業費変動：B/C=1.00~1.20 (事業費 ±10%)				B/C=1.41~1.72 (事業費 ±10%)			
	事業期間変動：B/C=1.05~1.15 (事業期間±1年)				B/C=1.50~1.63 (事業期間±1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・水産業の支援（道路整備により鮮魚運搬車の走行性を確保し、輸送効率化による産業の支援を図る） ・生活道路としての機能強化（緊急医療、生活道路としての走行性向上及び代替路線の確保により災害時における地域の孤立化が解消される） 							
関係する地方公共団体等の意見	平戸市より整備促進の要望が行われている。							
事業再評価監視委員会の意見	—							
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	宮ノ浦漁港の水揚げ量の増加により運搬車両が増加している。							
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和3年度末までの事業進捗率は23%で、用地進捗は100%である。地元からの強い要望と水産業の支援のためにも、事業を継続し令和8年度の完成を目指す。							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	盛土材購入やトンネルに関する変更等に伴い、事業費が増加しているが、令和8年度の事業完成を目指し、今後も引き続き事業の進捗を図っていく。							
施設の構造や工法の変更等	—							
対応方針	事業継続							
対応方針決定の理由	事業の必要性を考慮した場合、事業継続が妥当と判断される。							
事業概要図	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 25%;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="width: 25%;"> <p>標準断面図</p> <p>(現況)</p>  <p>(整備後)</p>  </div> <div style="width: 50%;">  <p style="text-align: center;">向月工区 延長1.56km</p> </div> </div>							

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものとす。

令和4年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-6 道路改築事業
主要地方道平戸田平線
(向月工区)

事業主体 長崎県

再評価の理由 再評価後変更(事業費・工期)



1

1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費(億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H24新規評価)	-	H24	R1	16.2	1.22	【工事概要】 延長1.56km 幅員5.5(7.0)m
第1回審議 (R3年度)	事業採択後 10年経過	H24	R6	22.2	1.12	【当初評価からの変更概要】 ・トンネル支保パターン変更や 地盤改良追加による事業費増 ・上記変更の検討による工期延長
第2回審議 (R4年度)	再評価後変更 (事業費・工期)	H24	R8	30.8	1.09	【第1回評価からの変更概要】 ・盛土材購入やトンネルに関する 変更等に伴う事業費増 ・地元調整に伴う工期延長

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

主要地方道平戸田平線(向月工区)は県内有数の水揚げ量を誇る宮ノ浦漁港へ至る区間である。また宮ノ浦地区から平戸市中心部への通勤や、紐差地区にある二次救急医療施設への搬送の際に利用する唯一の道路である。隘路及び線形不良区間の解消により、円滑な交通を確保し、産業の支援を図るとともに、安全で安心な交通の確保を目的としている。

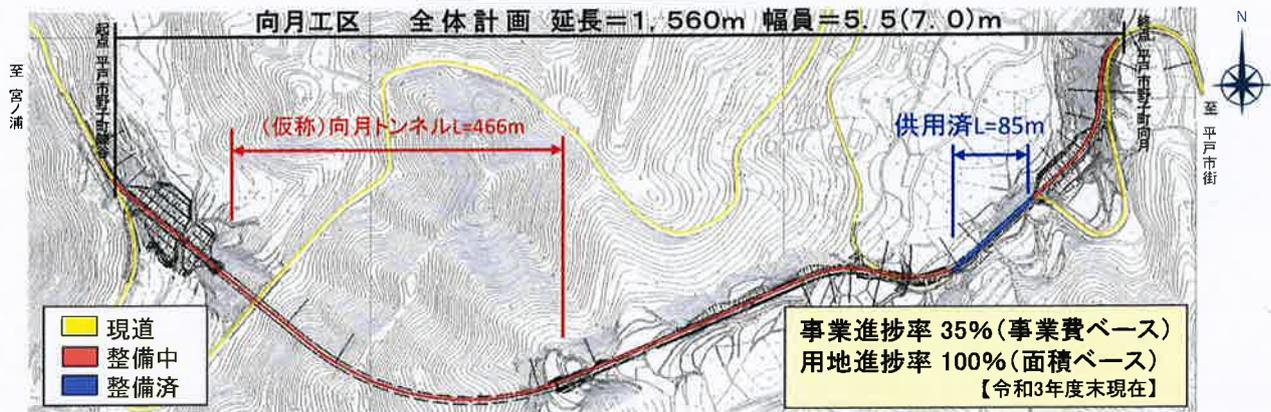
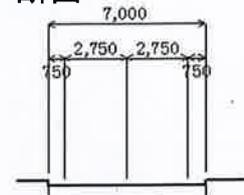
◆事業概要

計画延長等	L=1.56km
幅員	W=5.5(7.0)m
計画交通(R22)	982台/日

◆事業経過

平成24年度	事業化
平成25年度	用地買収着手
平成29年度	工事着手
令和3年度末現在	85m供用中

◆標準断面



3

3. 事業の効果・必要性

〈産業の支援〉

当該区間は宮ノ浦漁港から都市部方面への鮮魚運搬車通行区間になっているが、道路幅員が狭く線形も屈曲しており円滑な通行に支障をきたしている。宮ノ浦漁港は平戸市内で陸揚額が最も高く、運搬車両の大型化も見込まれ、本工程の整備により運搬車両の走行性を確保することで、輸送効率化による水産業の支援が図られる。

(平成31年漁港港勢調査結果)平戸市内

順位	漁港名	属地陸揚額(百万円)
1	宮ノ浦	758
2	生月	636
3	田助	378



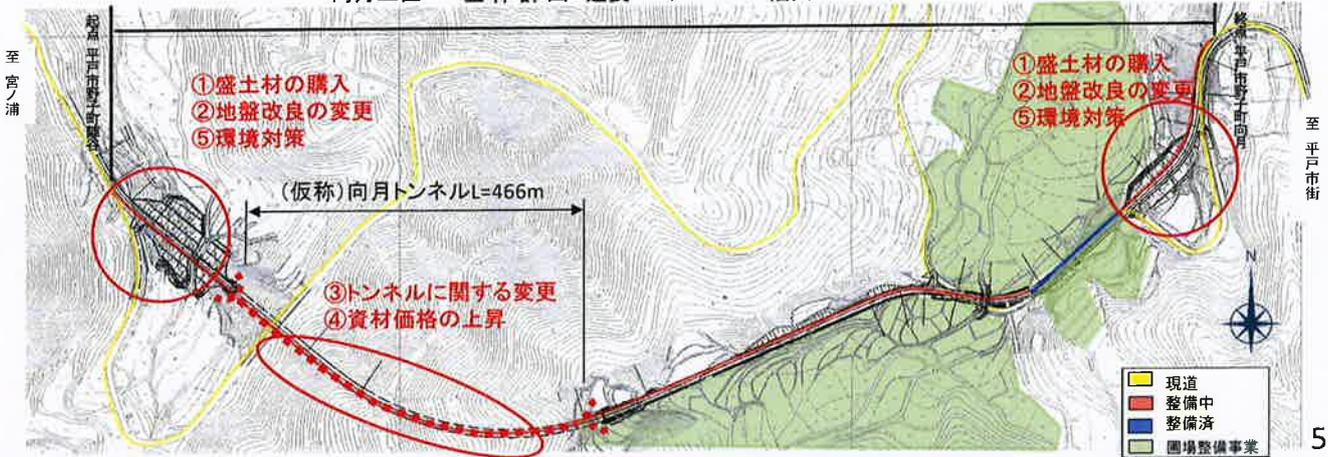
4

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費】
22.2億円(前回)
⇒30.8億円(今回)

事業費増の内容	増額	
①盛土材の購入	約3.0億円	当初想定していた公共残土の発生の見通しが立たないため、盛土材を他工区流用土から購入土へ変更。
②地盤改良の変更	約1.0億円	セメント系固化材の配合量の増加。
③トンネルに関する変更	約2.0億円	工事用道路の仮舗装・交通誘導員の増員。
④資材単価の上昇	約1.6億円	社会情勢の変化による資材単価の上昇。
⑤環境対策	約1.0億円	令和3年8月の大雨で河川へ土砂流出がみられたことから、河口付近に汚濁防水膜の設置及び水質調査の実施。
計	約8.6億円	

向月工区 全体計画 延長=1,560m 幅員=5.5(7.0)m



5

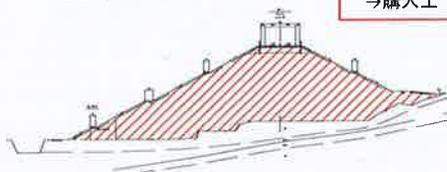
4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

事業費増の内容	増額	
①盛土材の購入	約3.0億円	当初想定していた公共残土の発生の見通しが立たないため、盛土材を他工区流用土から購入土へ変更。

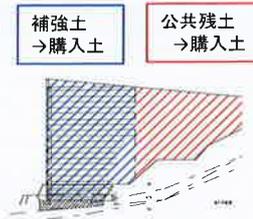


当初、近隣の事業箇所が発生する公共残土を受け入れる予定だったが、近隣工区の事業進捗が計画より時間を要している。公共残土の発生時期の見通しが立たないため、盛土材を購入土へ変更することとなった。

盛土部横断面図



盛土部断面図



6

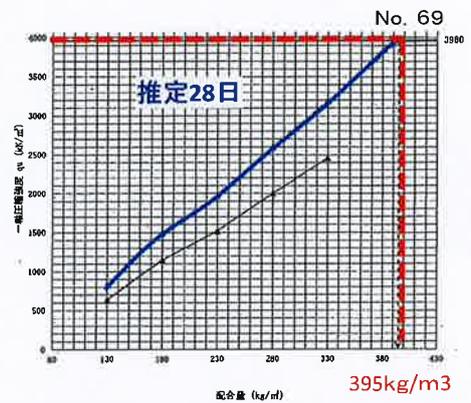
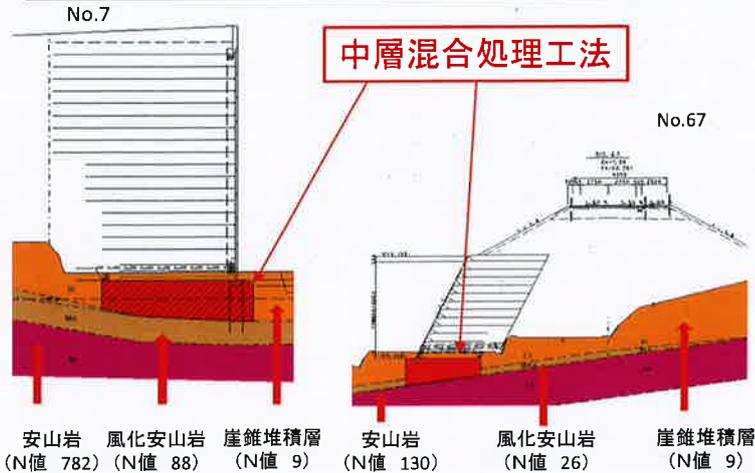
4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

事業費増の内容	増額	
②地盤改良の変更	約1.0億円	セメント系固化材の配合量の増加。

前回 現場における均一な混合が確保できる一般的な添加量(セメント系固化材:50kg/m³)を想定。



今回 現地採取土により一軸圧縮試験を実施したところ、想定以上に添加量を増やす必要があることが判明。(セメント系固化材:395kg/m³)



7

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

事業費増の内容	増額	
③トンネルに関する変更	約2.0億円	工事用道路の仮舗装・交通誘導員の増員

【トンネル工事用道路の仮舗装】

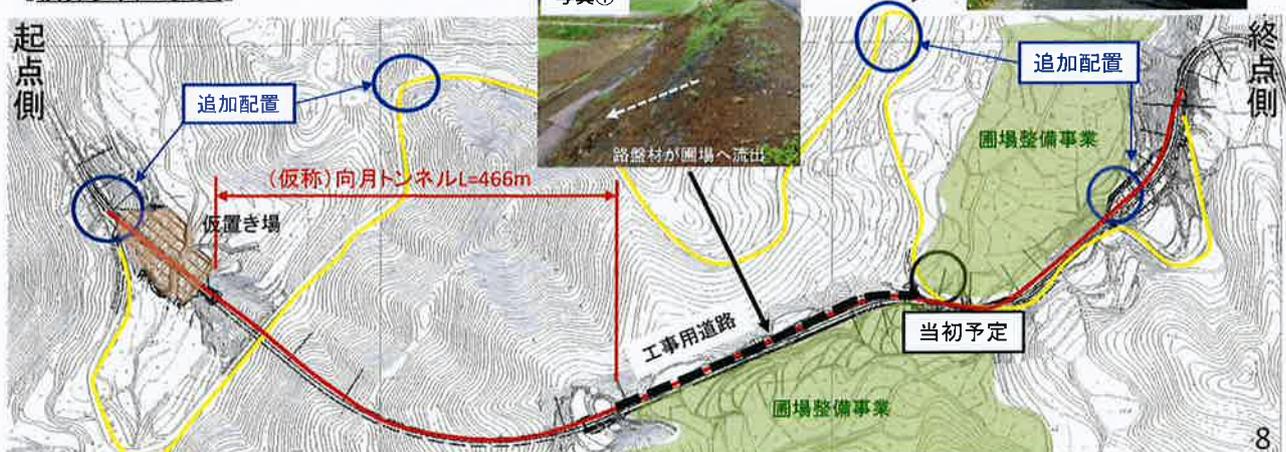
・大雨による路盤流出防止(R3.8流出)とダンプトラックの走行性確保のため仮舗装を追加(写真①)

【交通誘導員の増員】

トンネル工事着手の環境が整ったことにより、地元関係者との協議を行った結果

- ・工事車両と、圃場整備事業や地元住民との交錯が懸念されるため追加配置
- ・幅員狭小で見通しが悪い区間が存在するため追加配置
- ・トンネルの残土仮置場の出入りに追加配置

【積算歩掛の変更】



8

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

事業費増の内容	増額	
④資材単価の上昇	約1.6億円	社会情勢の変化による資材見積単価や特別調査単価の高騰



9

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

事業費増の内容	増額	
⑤環境対策	約1.0億円	令和3年8月の大雨で河川へ土砂流出が見られたことから、河口付近に汚濁防止膜の設置及び水質調査の実施。



10

4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R6(前回)→R8(今回)

・地元調整と追加工事(工事用道路、環境対策等)による延長



【第1回審議】

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 R1	R2	R3	R4	R5	R6
測量	■	■											
設計		■	■	■	■	■	■	■					
用地補償													
本工事													

【変更】

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
測量	■	■													
設計		■	■	■	■	■	■	■							
用地補償															
地元調整															
本工事															■

4. 社会情勢の変化等

平成30年に西九州自動車道 伊万里松浦道路の調川IC～松浦IC間が供用開始され、都市部への移動時間が短縮された。

また、今後については、国により事業中の松浦佐々道路や、NEXCO西日本により事業中の佐々IC～佐世保大塔IC4車線化が整備されてくることから、宮ノ浦漁港で水揚げされた水産物の都市部への輸送に係る効率化の支援が図られ、交流促進に伴う地域の産業・経済・文化の発展も期待される。



9. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (令和3年度)	今回評価 (令和4年度)
残事業	1.49 = 25.1億円 / 16.9億円	1.55 = 33.4億 / 21.5億
全事業	1.12 = 25.6億円 / 22.8億円	1.09 = 33.4億 / 30.6億

[費用]

- ・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

[便益]

- ・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

[プラス要因]

- ・費用便益分析マニュアルの改定
→貨物車原単位(価格)の増加

[マイナス要因]

- ・事業費の増
・工期の延長

◆ B/Cでは計測できない効果

- ・第2次救急医療施設へのアクセス向上

13

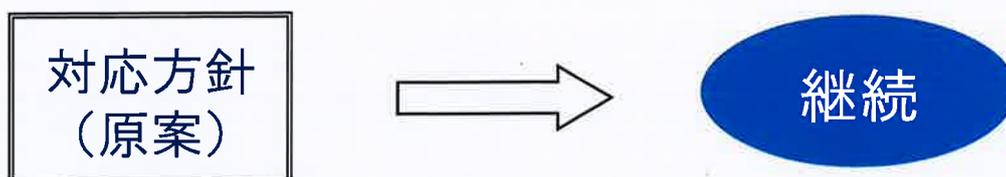
10. 対応方針(原案)

◆主要地方道平戸田平線(向月工区)は県内有数の水揚げ量を誇る宮ノ浦漁港へ至る区間であり、また宮ノ浦地区から平戸市中心部への通勤や紐差地区にある二次救急医療施設への搬送に利用する唯一の道路である。当工区の隘路及び線形不良を解消し、円滑な交通の確立を図ることで、産業の支援及び安全安心の確保に寄与する事業である。

◆事業進捗率は事業費ベースで約23%[7.1億円/30.8億円](令和3年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで100%となっている。

◆平戸市から整備促進の要望を受けている。

◆事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。



14